Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

8 ottobre 2026 (*)

« Riesame della sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 21 gennaio 2026, D (Decisione di gestione del traffico aereo) (T-134/25, EU:T:2026:35) – Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo – Presupposti – Articolo 5, paragrafo 3 – Nozione di "circostanze eccezionali" – Decisione di gestione del traffico aereo – Assegnazione di bande orarie di partenza ritardate a causa di condizioni meteorologiche sfavorevoli – Pregiudizio all'unità e alla coerenza del diritto dell'Unione »

Nella causa C-108/26 RX,

avente ad oggetto il riesame, ai sensi dell'articolo 256, paragrafo 3, terzo comma, TFUE, della sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 21 gennaio 2026, D (Decisione di gestione del traffico aereo) (T-134/25, EU:T:2026:35), con cui quest'ultimo ha statuito sulla domanda di pronuncia pregiudiziale proposta, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale di Varsavia-Capitale, Varsavia, Polonia) con decisione del 21 novembre 2024, pervenuta in cancelleria il 12 febbraio 2025, nel procedimento

D S.A.

contro

P S.A.

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta da K. Jürimäe (relatrice), presidente di sezione, K. Lenaerts, presidente della Corte, facente funzione di giudice della seconda Sezione, Z. Csehi, M. Gavalec e F. Schalin, giudici,

avvocato generale: R. Norkus

cancelliere: V. Di Bucci

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per D S.A., da P.P. Gad, adwokat;

– per P S.A., da E. Uznańska, adwokatka;

– per il governo polacco, da B. Majczyna e D. Lutostańska, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da B. Sasinowska e N. Yerrell, in qualità di agenti,

visti gli articoli 62 *bis* e 62 *ter*, secondo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 10 settembre 2026,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Il presente procedimento ha per oggetto il riesame della sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 21 gennaio 2026, D (Decisione di gestione del traffico aereo) (T-134/25, in prosieguo: la «sentenza riesaminata», EU:T:2026:35), con la quale esso ha statuito sulla domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale di Varsavia-Capitale, Varsavia, Polonia) con decisione del 21 novembre 2024, pervenuta in cancelleria il 12 febbraio 2025.

2 Il riesame verte sulla questione se, tenuto conto in particolare delle sentenze della Corte del 31 gennaio 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), e del 23 marzo 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226), la sentenza riesaminata comprometta l'unità o la coerenza del diritto dell'Unione là dove il Tribunale ha dichiarato che:

– una decisione di gestione del traffico aereo non è inerente, per la sua natura o per la sua origine, al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato, dal momento che non fa parte dell'attività di quest'ultimo, ma rientra nelle attività e nella competenza dei servizi di gestione del traffico aereo;

– una tale decisione sfugge, indipendentemente dalla ragione che la motiva, all'effettivo controllo di tale vettore, a condizione che quest'ultimo non abbia contribuito all'adozione di tale decisione, e,

– di conseguenza, l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1), deve essere interpretato nel senso che una tale decisione può costituire una «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione, indipendentemente dalla durata del ritardo che essa comporta e dalla ragione che la motiva, qualora sia stabilito che tale decisione sfuggiva

all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, in particolare qualora si possa escludere che detto vettore abbia contribuito all'adozione di tale decisione.

Contesto normativo

3 Ai sensi dei considerando 1, 2, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004:

«(1) L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

(...)

(14) Come previsto ai sensi della convenzione [per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montréal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38)], gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

(15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni».

4 L'articolo 5 di tale regolamento, rubricato «Cancellazione del volo», al paragrafo 1, lettera c), e al paragrafo 3, dispone quanto segue:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

(...)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che (...) siano stati informati della cancellazione del volo (...);

(...)

(...)

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

5 L'articolo 7 di detto regolamento, rubricato «Diritto a compensazione pecuniaria», prevede una compensazione pecuniaria standardizzata per i passeggeri il cui importo varia, in particolare, in funzione della distanza del volo.

I fatti della causa sottoposta a riesame

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

6 A era passeggera del volo LO 6110 che doveva essere effettuato il 25 luglio 2023 dal vettore aereo P.

7 Il decollo dell'aereo che doveva effettuare tale volo dall'aeroporto di Smirne (Turchia) era previsto alle ore 18:20 UTC e l'atterraggio a Varsavia (Polonia) alle ore 21:10 UTC.

8 In realtà, tale aeromobile è decollato alle ore 21:40 UTC ed è atterrato il giorno successivo alle ore 00:17 UTC, vale a dire con un ritardo all'arrivo di oltre tre ore.

9 Il volo LO 6110 era preceduto dal volo LO 6111, effettuato con lo stesso aeromobile nell'ambito di una «rotazione». L'aeromobile che doveva effettuare il volo LO 6111 sarebbe dovuto decollare da Katowice (Polonia) alle ore 14:55 UTC ed atterrare a Smirne alle ore 17:20 UTC. Alle ore 12:55 UTC, il vettore aereo interessato ha ricevuto dai servizi di controllo del traffico aereo un messaggio di assegnazione di bande orarie (*Slot Allocation Message*, SAM) indicante che al volo LO 6111 era stata assegnata una banda oraria per la partenza alle ore 16:30 UTC. Tale decisione di assegnazione traeva origine da una misura di gestione dei flussi di traffico aereo (*Air Traffic Flow Management*, ATFM) relativa alle restrizioni dello spazio aereo dell'Ungheria e della Romania messe in atto a causa di condizioni meteorologiche sfavorevoli. Alle ore 15:04 UTC, lo stesso vettore ha inviato un messaggio con il quale indicava di essere pronto ad effettuare il volo (*Ready to depart*, REA), chiedendo l'autorizzazione a decollare prima. Tale messaggio non ha tuttavia indotto i servizi di controllo del traffico aereo a modificare la loro decisione di assegnare una banda oraria, né ha avuto l'effetto di consentire al volo LO 6111 di partire prima. In definitiva, tale volo è decollato alle ore 16:02 UTC ed è atterrato alle 18:32 UTC, ossia con un ritardo all'arrivo di un'ora e dodici minuti.

10 Dopo l'atterraggio a Smirne è stato riscontrato un guasto tecnico all'aeromobile. La sua riparazione è durata due ore e otto minuti.

11 Il 26 luglio 2023 A ha ceduto il suo diritto a una compensazione forfettaria a D, società specializzata nel recupero dei crediti.

12 D ha quindi adito il Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale di Varsavia-Capitale, Varsavia, Polonia) mediante un ricorso volto a ottenere il versamento, da parte della P, di un importo pari a EUR 400, maggiorato degli interessi legali di mora a decorrere dal 17 agosto 2023 e fino alla data di versamento.

13 Il giudice del rinvio ha constatato che, se la perdita di tempo risultante dalle misure di gestione dei flussi di traffico aereo imposte al vettore interessato fosse stata dedotta dalla durata totale del ritardo, il volo LO 6110 avrebbe subito un ritardo inferiore alle tre ore. Esso si è tuttavia interrogato sulla possibilità di qualificare le decisioni relative all'assegnazione di bande orarie ritardate come «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

14 In tale contesto, il Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale di Varsavia-Capitale, Varsavia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 5, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che ogni decisione di gestione del traffico aereo, indipendentemente dalla durata della stessa, anche se non causa di per sé un ritardo di almeno tre ore, costituisce una circostanza eccezionale.

2) In caso di risposta nel senso che non ogni decisione di gestione del traffico aereo costituisce una circostanza eccezionale, se il giudice nazionale debba verificare quale sia stato il motivo di una decisione di tal genere, ad esempio le condizioni atmosferiche sfavorevoli che hanno determinato la riduzione della capacità dei settori lungo la rotta di volo, e se, in tal caso, esso sia legittimato a valutare se la decisione costituiva una circostanza eccezionale.

3) Se, nel caso in cui il volo di un passeggero subisca un ritardo superiore a tre ore, anche in seguito ad una decisione di gestione del traffico aereo relativa ad un volo immediatamente precedente al volo del passeggero, dovuta alla ridotta capacità dei settori lungo la rotta di volo causata dalle condizioni atmosferiche sfavorevoli, la decisione di gestione del traffico aereo di cui trattasi costituisca una circostanza eccezionale.

4) Se, in una siffatta situazione, la decisione di gestione del traffico aereo debba riguardare direttamente il volo ritardato, o possa anche riguardare il volo precedente nella rotazione».

Sentenza impugnata

15 Nella sentenza riesaminata, in un primo tempo, il Tribunale ha risposto, al punto 41 di detta sentenza, alle questioni prima e seconda dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3,

del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che una decisione di gestione del traffico aereo può costituire una «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, indipendentemente dalla durata del ritardo che essa comporta e dalla ragione che la motiva, qualora sia stabilito che tale decisione sfuggiva all'effettivo controllo del vettore aereo di cui trattasi, in particolare qualora si possa escludere che detto vettore abbia contribuito all'adozione di tale decisione, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

16 A sostegno di tale risposta, il Tribunale ha in primo luogo escluso, ai punti da 17 a 25 di tale sentenza, che qualsiasi decisione di gestione del traffico aereo costituisca una «circostanza eccezionale». Tale interpretazione si fonda sulla ragione che la nozione di «circostanze eccezionali» deve essere interpretata restrittivamente e richiede la sussistenza di due condizioni cumulative, le quali devono essere oggetto di una valutazione caso per caso. In base a tali condizioni, rientrano in siffatte circostanze gli eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non ineriscono al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo.

17 In secondo luogo, il Tribunale si è pronunciato su tali condizioni cumulative.

18 A tal riguardo, innanzitutto, ai punti 28 e 29 della medesima sentenza esso ha considerato che una decisione di gestione del traffico aereo non costituisce un elemento inerente al normale esercizio delle attività di un vettore aereo, poiché non può essere considerata intrinsecamente connessa al funzionamento dell'aeromobile che ha effettuato il volo ritardato e, inoltre, essa rientra nelle attività e nella competenza dei servizi di gestione del traffico aereo.

19 Poi, ai punti da 33 a 36 della sentenza riesaminata, il Tribunale ha rilevato che, indipendentemente dalle ragioni che la giustificano, una siffatta decisione sfugge all'effettivo controllo di tale vettore, a meno che quest'ultimo non abbia contribuito all'adozione di tale decisione. Esso ha precisato che, in tale contesto, la circostanza pertinente non è ciò che ha motivato la decisione di gestione del traffico aereo, bensì la decisione stessa, nella misura in cui è quest'ultima a incidere, dall'esterno, sull'esecuzione del volo previsto, salvo che il vettore abbia contribuito all'adozione di tale decisione.

20 In terzo luogo, il Tribunale ha aggiunto, ai punti da 37 a 40 di detta sentenza, che un evento quale una decisione di gestione del traffico aereo può costituire una «circostanza eccezionale» anche qualora non abbia comportato, di per sé, un ritardo di almeno tre ore.

21 In un secondo tempo, il Tribunale ha risposto, al punto 45 di detta sentenza, alle questioni terza e quarta dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un vettore aereo può far valere come «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, una decisione di gestione del

traffico aereo che ha inciso su un volo precedente operato da esso stesso con il medesimo aeromobile, se è peraltro dimostrato che tale decisione sfuggiva al suo effettivo controllo, a condizione che esista un nesso di causalità diretta tra il verificarsi di tale circostanza e il ritardo o la cancellazione del volo che esso ha successivamente operato, circostanza che spetta al giudice del rinvio valutare, tenendo conto in particolare delle modalità di gestione dell'aeromobile di cui trattasi da parte di detto vettore.

Procedimento dinanzi alla Corte

22 A seguito della proposta del primo avvocato generale, la Sezione del riesame della Corte ha considerato, con decisione del 12 marzo 2026, D (Decisione di gestione del traffico aereo) (C-108/26 RX, EU:C:2026:212), adottata ai sensi dell'articolo 62 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea e dell'articolo 194, paragrafo 5, del regolamento di procedura della Corte, che occorresse procedere al riesame della sentenza riesaminata, sussistendo un grave rischio per l'unità o la coerenza del diritto dell'Unione.

23 Secondo tale decisione, la questione sulla quale deve vertere il riesame è riprodotta al punto 2 della presente sentenza.

Sul riesame

24 Come risulta dalla decisione del 12 marzo 2026, D (Decisione di gestione del traffico aereo) (C-108/26 RX, EU:C:2026:212) e dal punto 2 della presente sentenza, occorre sostanzialmente esaminare, in primo luogo, se, tenuto conto in particolare della giurisprudenza della Corte relativa alla nozione di «circostanze straordinarie» di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, le interpretazioni adottate dal Tribunale nell'ambito della sua risposta alla prima e alla seconda questione nella sentenza riesaminata siano compatibili con il tenore letterale di tale disposizione, con il suo contesto nonché con gli obiettivi perseguiti da tale regolamento.

25 Se così non fosse, occorrerebbe, in un secondo momento, verificare se tale sentenza comprometta l'unità o la coerenza del diritto dell'Unione (v., per analogia, sentenze del 19 settembre 2013, Riesame Commissione/Strack, C-579/12 RX-II, EU:C:2013:570, punto 25, nonché del 26 marzo 2020, Riesame Simpson/Consiglio e HG/Commissione, C-542/18 RX-II e C-543/18 RX-II, EU:C:2020:232, punto 52).

Sull'interpretazione della nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004

26 Occorre preliminarmente ricordare che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria e che essi possono pertanto far valere il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 quando, a causa di un volo ritardato, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore,

ovverosia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo [sentenze del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 69, nonché del 13 giugno 2024, D. (Vizio di progettazione del motore), C-411/23, EU:C:2024:498, punto 24].

27 L'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, letto alla luce dei considerando 14 e 15 di quest'ultimo, esonera tuttavia il vettore aereo operativo dall'obbligo di compensazione pecuniaria ad esso incombente se è in grado di dimostrare che la cancellazione o il prolungato ritardo all'arrivo dipenda da «circostanze eccezionali» che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure ragionevoli del caso e, qualora si verifichi una simile circostanza, che esso ha adottato le misure adeguate alla situazione, avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che detta situazione comportasse la cancellazione del volo di cui trattasi [v., in tal senso, sentenze del 4 aprile 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punto 19 e giurisprudenza citata; del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 22, nonché del 13 giugno 2024, D. (Vizio di progettazione del motore), C-411/23, EU:C:2024:498, punto 25].

28 Secondo una giurisprudenza costante, la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata restrittivamente, dato che tale disposizione costituisce una deroga al principio del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri, e tenuto conto dell'obiettivo perseguito da tale regolamento, che è quello di garantire, come risulta dal considerando 1 di quest'ultimo, un elevato livello di protezione per i passeggeri [v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 20; del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 24, nonché del 13 giugno 2024, D. (Vizio di progettazione del motore), C-411/23, EU:C:2024:498, punto 26].

29 Detta nozione di «circostanze eccezionali» di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 designa eventi che, per la loro natura o per la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi e sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo, condizioni, queste due, che sono cumulative e il cui rispetto deve essere oggetto di valutazione caso per caso [v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 23; del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 29; del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 23, nonché del 13 giugno 2024, D. (Vizio di progettazione del motore), C-411/23, EU:C:2024:498, punto 27].

30 Per valutare se un evento, per la sua natura o per la sua origine, non sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi occorre, in particolare, stabilire se i vettori aerei operativi si trovino o possano trovarsi di fronte, ordinariamente, questo tipo di eventi nell'esercizio delle loro attività e se tali eventi rientrino nella normale gestione di tali attività [v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 24; ordinanza del 14 novembre 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, punto 19; sentenze del 17 aprile 2018,

Krüsemann e a., C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punti 41 e 42; del 26 giugno 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punti 18 e 19; del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punti 29 e 30, nonché dell'11 maggio 2023, TAP Portugal (Decesso del copilota), da C-156/22 a C-158/22, EU:C:2023:393, punto 22].

31 Dal canto suo, l'esame della condizione relativa all'assenza di effettivo controllo dell'evento da parte del vettore aereo operativo equivale a stabilire se questo evento rientri in circostanze sulle quali tale vettore aereo non ha alcun controllo [v., in tal senso, sentenze del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punto 36, e del 13 giugno 2024, Finnair (Vizio di progettazione dell'indicatore di livello del carburante), C-385/23, EU:C:2024:497, punto 32]. In tale contesto, gli eventi la cui origine è «interna» devono essere distinti da quelli la cui origine è «esterna» al vettore aereo operativo. Rientrano quindi nella nozione di «eventi esterni» quelli derivanti dall'attività del vettore aereo e da circostanze esterne, più o meno frequenti nella pratica, ma che il vettore aereo non controlla, in quanto hanno origine in un fatto naturale o in un fatto di un terzo [v., in tal senso, sentenze del 23 marzo 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punti da 39 a 41; del 7 luglio 2022, SATA International – Azores Airlines (Guasto nel sistema di rifornimento di carburante), C-308/21, EU:C:2022:533, punto 25, nonché del 16 ottobre 2025, AirHelp Germany (Aereo colpito da un fulmine), C-399/24, EU:C:2025:791, punti 28 e 29].

32 Alla luce di tali considerazioni, consta, in primo luogo, che il Tribunale, avendo dichiarato, ai punti 28 e 29 della sentenza riesaminata, che una decisione di gestione del traffico aereo non può essere considerata come inerente, per la sua natura o per la sua origine, al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi per il motivo che una siffatta decisione non può, per definizione, essere considerata intrinsecamente connessa al funzionamento dell'aeromobile che ha effettuato il volo ritardato e, inoltre, non fa parte dell'attività del vettore aereo interessato, ma rientra nelle attività e nella competenza dei servizi di gestione del traffico aereo, ha violato i principi interpretativi e le nozioni che emergono dalla giurisprudenza citata ai punti da 28 a 31 della presente sentenza.

33 Infatti, *in primis*, riducendo la prima delle condizioni menzionate al punto 29 della presente sentenza alla valutazione dei collegamenti tra l'evento invocato, nella fattispecie la decisione di gestione del traffico aereo, e il funzionamento dell'aeromobile interessato, il Tribunale ha omesso di tener conto, alla luce della giurisprudenza ricordata al punto 30 della presente sentenza, del fatto che, nell'esercizio della sua attività, qualsiasi vettore aereo operativo si trova necessariamente di fronte, in modo ordinario e regolare, a decisioni di gestione del traffico aereo.

34 *In secundis*, basando il suo ragionamento sulla natura «esterna» di una decisione di gestione del traffico aereo e sull'assenza di competenza del vettore aereo operativo interessato, il Tribunale ha erroneamente accorpato le due condizioni cumulative che caratterizzano la nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Mentre il Tribunale intendeva pronunciarsi sulla prima di

tali condizioni, tali elementi di valutazione rientrano, in effetti, come risulta dalla giurisprudenza citata al punto 31 della presente sentenza, nella valutazione della seconda di esse, vertente sull'assenza di effettivo controllo dell'evento di cui trattasi da parte del vettore aereo operativo interessato.

35 In secondo luogo, dalle considerazioni di cui al punto 33 della presente sentenza risulta che le decisioni di gestione del traffico aereo devono essere considerate, per la loro natura e la loro origine, inerenti al normale esercizio dell'attività di un vettore aereo operativo. Poiché la prima delle due condizioni cumulative menzionate al punto 29 della presente sentenza non è soddisfatta, si deve concludere che tali decisioni non possono, di per sé, essere qualificate come «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 senza che sia nemmeno necessario esaminare la seconda di tali condizioni.

36 Ciò premesso, occorre ancora ricordare che, secondo la giurisprudenza della Corte, la qualificazione come «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere effettuata con riferimento alla sola circostanza all'origine della cancellazione o del ritardo prolungato del volo di cui trattasi (sentenza del 26 giugno 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punto 17). È il motivo di una siffatta cancellazione o ritardo ad essere rilevante per determinare – nell'ambito della compensazione pecuniaria per il danno subito dai passeggeri a causa della cancellazione o del ritardo prolungato del loro volo – se, eventualmente, tale cancellazione o tale ritardo siano dovuti a «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione (v., in tal senso, sentenza del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a., C-83/10, EU:C:2011:652, punto 34).

37 Così, si deve osservare, a titolo di esempio, che, quando una decisione comportante la chiusura di una parte dello spazio aereo europeo o delle piste di un aeroporto è causata, rispettivamente, da un'eruzione vulcanica o dalla presenza di carburante su tali piste, è rispetto a questi ultimi eventi che si valuta la questione se una cancellazione o un ritardo prolungato del volo derivante da una siffatta chiusura siano dovuti a circostanze eccezionali (v., in tal senso, sentenze del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 34, nonché del 26 giugno 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punti 13 e da 18 a 22).

38 Ne consegue che, per dimostrare l'esistenza di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, un vettore aereo operativo non può limitarsi ad affermare che il ritardo prolungato è causato da una decisione di gestione del traffico aereo. Esso ha l'onere di dimostrare che tale decisione è stata adottata in ragione di una «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione. Spetta poi all'organo giurisdizionale nazionale adito valutare se l'evento che costituisce la causa o il motivo di detta decisione soddisfi le due condizioni cumulative ricordate al punto 29 della presente sentenza.

39 Tale interpretazione, che esclude che qualsiasi decisione di gestione del trasporto aereo possa costituire, di per sé, una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, s'impone anche alla luce del principio di interpretazione restrittiva della nozione di «circostanze eccezionali» nonché dell'obiettivo di un elevato livello di protezione dei passeggeri. Al riguardo, occorre sottolineare che il fatto di dissociare una siffatta decisione dai motivi ad essa sottesi rischierebbe di ampliare considerevolmente la portata dell'esenzione dei vettori aerei dal loro obbligo di compensazione pecuniaria stabilito da detto regolamento, giacché sarebbe sufficiente un mero richiamo all'esistenza di una decisione amministrativa di gestione del trasporto aereo per avvalersi di tale esenzione, senza che sia necessario dimostrare la natura straordinaria del motivo che ha condotto all'adozione di questa decisione.

40 Una siffatta interpretazione è peraltro coerente con il considerando 15 di tale regolamento. Infatti, limitando la nozione di «circostanza eccezionale» all'ipotesi in cui una decisione di gestione del traffico aereo riguardante un particolare aeromobile per un determinato giorno provochi, in particolare, un ritardo prolungato, il legislatore dell'Unione non ha per nulla inteso stabilire un principio secondo cui qualsiasi decisione relativa a tale gestione possa, a prescindere dalle ragioni che l'abbiano motivata, costituire una siffatta circostanza.

41 Di conseguenza, si deve constatare che il Tribunale, dichiarando, ai punti da 33 a 36 della sentenza riesaminata, che una decisione di gestione del traffico aereo può costituire una circostanza eccezionale, indipendentemente dalla ragione che la motiva, qualora sia dimostrato che essa sfuggiva all'effettivo controllo del vettore aereo operativo interessato, in particolare laddove si possa escludere che tale vettore abbia contribuito all'adozione di tale decisione, ha travisato la nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

42 Ne consegue che la risposta fornita dal Tribunale alla prima e alla seconda questione sollevate dal giudice del rinvio, al punto 41 della sentenza riesaminata, al termine delle valutazioni di cui ai punti da 26 a 40 di quest'ultima, disattende l'interpretazione letterale, contestuale e teleologica della nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

Sull'esistenza di un pregiudizio per l'unità o la coerenza del diritto dell'Unione

43 L'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, che stabilisce gli obblighi incombenti al vettore aereo operativo in caso di cancellazione di un volo, mira, come risulta dai considerando 1 e 2 di tale regolamento, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, tenendo in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale, poiché la cancellazione del volo è causa di gravi disagi per i passeggeri (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 18 e giurisprudenza citata).

44 In conformità a tale obiettivo, le disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri aerei, incluse quelle che conferiscono un diritto alla compensazione pecuniaria, devono essere interpretate estensivamente (sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 45), mentre la nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in quanto deroga al principio del diritto alla compensazione dei passeggeri e come rilevato al punto 28 della presente sentenza, deve essere interpretata restrittivamente (v., in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punto 20).

45 Orbene, avendo erroneamente accorpato le due condizioni cumulative che caratterizzano la nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, e avendo omesso di tener conto del motivo all'origine di una decisione di gestione del traffico aereo, il Tribunale ha accolto un'interpretazione estensiva di tale nozione, la quale comprenderebbe, in definitiva, qualsiasi decisione di gestione del traffico aereo a meno che non sia dimostrato che il vettore aereo operativo ha contribuito all'adozione di quest'ultima. In tal modo, il Tribunale ha disatteso il principio di interpretazione restrittiva di tale nozione e, correlativamente, quello di interpretazione restrittiva del diritto alla compensazione pecuniaria. Esso ha altresì rovesciato, di conseguenza, l'equilibrio perseguito da tale regolamento fra, da un lato, i diritti e gli obblighi dei vettori aerei operativi e, dall'altro, quelli dei passeggeri, limitando gli obblighi dei primi e riducendo la protezione di questi ultimi.

46 In tali circostanze, una siffatta interpretazione della nozione di «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, che incide peraltro su una disposizione essenziale di tale regolamento che riflette il suo obiettivo fondamentale relativo alla protezione dei passeggeri aerei, è tale da pregiudicare l'unità e la coerenza del diritto dell'Unione.

47 Alla luce di tali circostanze, considerate nel loro insieme, occorre constatare che la sentenza riesaminata pregiudica l'unità e la coerenza del diritto dell'Unione là dove il Tribunale ha dichiarato, in risposta alla prima e alla seconda questione sollevate dal giudice del rinvio, che:

– una decisione di gestione del traffico aereo non è inerente, per la sua natura o per la sua origine, al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato, dal momento che non fa parte dell'attività di quest'ultimo, ma rientra nelle attività e nella competenza dei servizi di gestione del traffico aereo;

– una tale decisione sfugge, indipendentemente dalla ragione che la motiva, all'effettivo controllo di tale vettore, a condizione che quest'ultimo non abbia contribuito all'adozione di tale decisione, e,

– di conseguenza, l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che una siffatta decisione può costituire una «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, indipendentemente dalla durata del

ritardo che essa comporta e dalla ragione che la motiva, qualora sia dimostrato che tale decisione sfuggiva all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, in particolare qualora si possa escludere che detto vettore abbia contribuito all'adozione di tale decisione.

Sulle conseguenze da trarre dal riesame e sulla domanda di pronuncia pregiudiziale

48 L'articolo 62 *ter*, primo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea dispone che, qualora la Corte constati che la decisione del Tribunale pregiudica l'unità o la coerenza del diritto dell'Unione, la soluzione formulata dalla Corte in merito alle questioni oggetto di riesame si sostituisce a quella del Tribunale.

49 Nella presente causa, spetta quindi alla Corte rispondere, innanzitutto, alla prima e alla seconda questione sollevate dal giudice del rinvio.

50 Per contro, dall'articolo 62 *ter*, secondo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea risulta altresì che non spetta alla Corte sostituire la sua risposta alle questioni esaminate dal Tribunale che non siano state oggetto di riesame. Per ragioni di certezza del diritto e di buona amministrazione della giustizia, la Corte ritiene tuttavia opportuno riprodurre poi, nella presente sentenza, i punti della motivazione che il Tribunale ha dedicato all'esame della terza e della quarta questione.

Sulle questioni prima e seconda

Sulla seconda questione

51 Con la seconda questione, che occorre esaminare per prima, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che una decisione di gestione del traffico aereo costituisce, di per sé ed a prescindere dalle ragioni che l'abbiano motivata, una «circostanza eccezionale» ai sensi di detta disposizione, oppure se si debba tener conto del motivo all'origine di una tale decisione per valutare se si tratti di una «circostanza eccezionale».

52 Ai fini della risposta a tale questione, occorre tener conto della giurisprudenza citata ai punti da 26 a 31 della presente sentenza.

53 A tal riguardo, come rilevato ai punti da 35 a 39 della presente sentenza, da siffatta giurisprudenza risulta che una decisione di gestione del traffico aereo non può, per sua natura, in quanto tale ed a prescindere dal motivo su cui si fonda, costituire una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

54 Da detta giurisprudenza discende altresì che, come osservato ai punti 36 e 38 della presente sentenza, occorre, al contrario, tener conto del motivo all'origine di una siffatta decisione, in altri termini dell'evento che ha determinato l'adozione di quest'ultima, e

valutare se tale evento non sia, per la sua natura o per la sua genesi, inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi e sfugga all'effettivo controllo di quest'ultimo, fermo restando che queste due condizioni sono cumulative.

55 Nel caso di specie, dalle spiegazioni fornite dal giudice del rinvio risulta che la decisione di gestione del traffico aereo di cui è causa nel procedimento principale è stata adottata in ragione di talune restrizioni dello spazio aereo dell'Ungheria e della Romania messe in atto a causa di condizioni meteorologiche avverse.

56 A tal riguardo, dal considerando 14 del regolamento n. 261/2004 risulta che possono verificarsi circostanze eccezionali, in particolare, in caso di condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione.

57 Ciò premesso, le circostanze di cui a tale considerando 14 non sono necessariamente ed automaticamente cause di dispensa dall'obbligo di compensazione pecuniaria previsto dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004. Di conseguenza, occorre valutare, caso per caso, se esse soddisfino le due condizioni cumulative richiamate al punto 29 della presente sentenza (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punti 22 e 23, nonché del 17 aprile 2018, Krüsemann e a., C-195/17, da C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, da C-278/17 a C-286/17 e da C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, punto 34).

58 Spetta, dunque, al giudice del rinvio stabilire se le cattive condizioni meteorologiche che hanno portato all'adozione della decisione di gestione del traffico aereo di cui trattasi nel procedimento principale soddisfino tali condizioni.

59 A tal riguardo, in primo luogo, se è vero che i vettori aerei operativi si trovano, regolarmente, di fronte a condizioni meteorologiche variabili, o addirittura difficili, resta il fatto che, qualora delle condizioni meteorologiche siano tali da impedire la realizzazione, in piena sicurezza e conformemente alla programmazione inizialmente prevista, del volo in questione, esse non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi.

60 In secondo luogo, poiché condizioni meteorologiche di gravità tale da impedire la realizzazione, in piena sicurezza e conformemente alla programmazione inizialmente prevista, del volo in questione sono fenomeni naturali aleatori, si deve ritenere che esse sfuggano all'effettivo controllo del vettore aereo interessato.

61 Pertanto, fatte salve le verifiche che spetta al giudice del rinvio effettuare, risulta che l'evento all'origine dell'adozione della decisione di gestione del traffico aereo di cui trattasi nel procedimento principale soddisfa le condizioni cumulative per essere considerato una «circostanza eccezionale» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

62 Alla luce della suesposta motivazione, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che una decisione di gestione del traffico aereo non può costituire, di per sé e a prescindere dalle ragioni che l'abbiano motivata, una «circostanza eccezionale» ai sensi di detta disposizione, ma che occorre, al contrario, tener conto del motivo all'origine di una siffatta decisione esaminando, caso per caso, se l'evento che ha determinato l'adozione di quest'ultima non sia, per la sua natura o per la sua origine, inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi e sfugga all'effettivo controllo di quest'ultimo.

Sulla prima questione

63 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un evento può costituire una «circostanza eccezionale» ai sensi di detta disposizione anche qualora non abbia comportato, di per sé, un ritardo di almeno tre ore.

64 Tale giudice si pone tale questione perché, nella controversia oggetto del procedimento principale, il ritardo prolungato era dovuto, in parte, alle condizioni meteorologiche che avevano ritardato la banda oraria per la partenza assegnata al volo precedente che era stato effettuato con lo stesso aeromobile e, in parte, a un guasto tecnico constatato sull'aeromobile la cui riparazione era durata due ore e otto minuti.

65 A tal proposito, occorre ricordare che, in forza dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 dello stesso, nell'ipotesi di un ritardo del volo di durata pari o superiore a tre ore all'arrivo, causato non solo da una circostanza eccezionale che non si sarebbe potuta evitare con misure adeguate alla situazione e che è stata affrontata dal vettore aereo con tutte le misure del caso idonee a rispondere alle sue conseguenze, ma altresì da un'altra circostanza non rientrante in tale categoria, il ritardo imputabile a tale prima circostanza deve essere dedotto dal tempo totale di ritardo all'arrivo del volo di cui trattasi al fine di valutare se il ritardo di tale volo debba essere oggetto della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 di tale regolamento (sentenza del 4 maggio 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punto 54).

66 Ne consegue che alla prima questione occorre rispondere dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un evento può costituire una «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione anche qualora non abbia comportato, di per sé, un ritardo di almeno tre ore, cosicché, nell'ipotesi in cui il ritardo prolungato all'arrivo tragga origine non solo da tale evento, ma anche da un'altra circostanza che non costituisce una «circostanza eccezionale» ai sensi di detta disposizione, il ritardo imputabile al suddetto evento deve essere dedotto dal tempo totale di ritardo all'arrivo del volo di cui trattasi al fine di valutare se il ritardo di tale volo debba essere oggetto della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del medesimo regolamento.

Sulle questioni terza e quarta

67 Poiché, come rilevato al punto 50 della presente sentenza, non spetta alla Corte sostituire la sua risposta alle questioni esaminate dal Tribunale che non sono state oggetto di riesame, occorre riprodurre, nella presente sentenza, la motivazione che il Tribunale ha dedicato alla terza e alla quarta questione ai punti da 42 a 45 della sentenza riesaminata. Detti punti sono formulati come segue:

«42 Con la terza e la quarta questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se, per poter costituire una "circostanza eccezionale", [l'evento] debba riguardare un volo effettivamente ritardato o [se] possa riguardare anche un volo precedente nella rotazione.

43 A tale riguardo, dalla giurisprudenza emerge che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 di quest'ultimo, deve essere interpretato nel senso che, al fine di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo da esso effettuato, un vettore aereo può avvalersi di una "circostanza eccezionale" che abbia inciso su un volo precedente operato da esso stesso con il medesimo aeromobile, a condizione che esista un nesso di causalità diretta tra il verificarsi di tale circostanza e il ritardo o la cancellazione del volo successivo, circostanza che spetta al giudice del rinvio valutare, tenendo conto in particolare delle modalità di gestione dell'aeromobile di cui trattasi da parte del vettore aereo operativo interessato (sentenze dell'11 giugno 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punto 55, e del 22 aprile 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punto 57).

44 Inoltre, per quanto riguarda le decisioni di gestione del traffico aereo, occorre osservare, al pari della Commissione [europea], che il considerando 15 del regolamento n. 261/2004, il quale enuncia che "[sussiste] una circostanza eccezionale (...) [quando] una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo (...) di uno o più voli per detto aeromobile", richiede che la decisione di gestione del traffico aereo riguardi non un volo specifico, bensì un aeromobile specifico.

45 In tali circostanze, occorre rispondere alla terza e alla quarta questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso [che un] vettore aereo [operativo] può far valere, [quale] "circostanza eccezionale", ai sensi di tale disposizione, [un evento] che ha inciso su un volo precedente operato da esso stesso con il medesimo aeromobile, a condizione che esista un nesso di causalità diretta tra il verificarsi di tale circostanza e il ritardo o la cancellazione del volo che ha successivamente operato, [evento che deve essere valutato] tenendo conto in particolare delle modalità di gestione dell'aeromobile di cui trattasi da parte di detto vettore».

Sulle spese

68 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara e statuisce:

1) La sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 21 gennaio 2026, D (Decisione di gestione del traffico aereo) (T-134/25, EU:T:2026:35), pregiudica l'unità e la coerenza del diritto dell'Unione là dove il Tribunale ha dichiarato, in risposta alla prima e alla seconda questione sollevate dal Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale di Varsavia-Capitale, Varsavia, Polonia), che:

- **una decisione di gestione del traffico aereo non è inerente, per la sua natura o per la sua origine, al normale esercizio dell'attività del vettore aereo interessato, dal momento che non fa parte dell'attività di quest'ultimo, ma rientra nelle attività e nella competenza dei servizi di gestione del traffico aereo;**

- **una tale decisione sfugge, indipendentemente dalla ragione che la motiva, all'effettivo controllo di tale vettore, a condizione che quest'ultimo non abbia contribuito all'adozione di tale decisione, e,**

- **di conseguenza, l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, deve essere interpretato nel senso che una siffatta decisione può costituire una «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, indipendentemente dalla durata del ritardo che essa comporta e dalla ragione che la motiva, qualora sia stabilito che tale decisione sfuggiva all'effettivo controllo del vettore aereo interessato, in particolare qualora si possa escludere che detto vettore abbia contribuito all'adozione di tale decisione.**

2) Tale sentenza è annullata nella parte in cui essa riguarda le risposte alla prima e alla seconda questione sollevate dal Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale di Varsavia-Capitale, Varsavia, Polonia).

3) Le risposte del Tribunale dell'Unione europea a tali questioni pregiudiziali sollevate dal Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunale

circondariale di Varsavia-Capitale, Varsavia, Polonia) devono essere sostituite dalle seguenti risposte:

– **L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004**

deve essere interpretato nel senso che:

una decisione di gestione del traffico aereo non può costituire, di per sé e a prescindere dalle ragioni che l'abbiano motivata, una «circostanza eccezionale» ai sensi di detta disposizione, ma che occorre, al contrario, tener conto del motivo all'origine di una siffatta decisione esaminando, caso per caso, se l'evento che ha determinato l'adozione di quest'ultima non sia, per la sua natura o per la sua origine, inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo di cui trattasi e sfugga all'effettivo controllo di quest'ultimo.

– **L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004**

deve essere interpretato nel senso che:

un evento può costituire una «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione anche qualora non abbia comportato, di per sé, un ritardo di almeno tre ore, cosicché, nell'ipotesi in cui il ritardo prolungato all'arrivo tragga origine non solo da tale evento, ma anche da un'altra circostanza che non costituisce una «circostanza eccezionale» ai sensi di detta disposizione, il ritardo imputabile al suddetto evento deve essere dedotto dal tempo totale di ritardo all'arrivo del volo di cui trattasi al fine di valutare se il ritardo di tale volo debba essere oggetto della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del medesimo regolamento.

4) **La risposta alla terza e alla quarta questione pregiudiziale apportata dal Tribunale nella sentenza citata al punto 1 del presente dispositivo è riportata nei termini seguenti:**

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004

deve essere interpretato nel senso che:

un vettore aereo operativo può far valere, quale «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, un evento che ha inciso su un volo precedente operato da esso stesso con il medesimo aeromobile, a condizione che esista un nesso di causalità diretta tra il verificarsi di tale circostanza e il ritardo o la cancellazione del volo che ha successivamente operato, evento che deve essere valutato tenendo conto in particolare delle modalità di gestione dell'aeromobile di cui trattasi da parte di detto vettore.

Firme

* Lingua processuale: il polacco.